Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 8.

(Nr. 8183.) Gesetz, betreffend die Betheiligung des Staates an dem Unternehmen einer die Stadt Berlin durchschneidenden, von einem Punkte in der Nähe des Ostbahnhofes ausgehenden Eisenbahn nach Charlottenburg. Vom 20. März 1874.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Staat betheiligt sich an dem Unternehmen, welches die unter der Firma „Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft" zu errichtende Aktiengesellschaft zum Zwecke der Herstellung einer Eisenbahn von einem in der Nähe des Bahnhofes der Ostbahn gelegenen Punkte durch die Stadt Berlin nach der Südseite von Charlottenburg ins Leben rufen wird, nach näherer Maßgabe des beigedruckten, unterm 15. Dezember 1873. mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, sowie der in Berlin domizilirten Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft abgeschlossenen Vertrages mit einem Aktienkapital von sieben Millionen Thaler.

§. 2.

Der hiernach, abzüglich der Bauzinsen erforderliche Geldbetrag wird bis zur Höhe von 3,000,000 Thalern aus den der Staatsregierung durch das Gesetz vom 11. Juni 1873. (Gesetz-Samml. S. 305.) für den Bau der Bahn von Ber-

Ausgegeben zu Berlin den 4. April 1874.

Berlin nach Wetzlar zur Verfügung gestellten Geldmitteln entnommen und bis zu 4,000,000 Thalern, soweit nicht durch den Staatshaushalts-Etat oder andere Gesetze Mittel zur Verfügung gestellt werden, durch Veräußerung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufgebracht. Wann, durch welche Stelle, in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869. (Gesetz-Samml. S. 1197.) zur Anwendung.

§. 3.

Der Jahresetat der Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft ist bezüglich des dem Staate an der Gesellschaft zustehenden Antheils alljährlich in den Staatshaushalts-Etat aufzunehmen.

§. 4.

Zur Umschreibung des Aktienkapitals des Staates von 7,000,000 Thalern auf den Inhaber, zur Veräußerung der Aktien, sowie zur Ausübung des Stimmrechtes bei Anträgen auf Ausdehnung des Unternehmens über den im §. 1. angegebenen Zweck hinaus, auf Vermehrung des Grundkapitals der Gesellschaft und Kontrahirung von Anleihen für dieselbe, auf Fusion der Gesellschaft mit einer anderen, auf Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, auf Auflösung der Gesellschaft oder auf Veräußerung der Bahn ist die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich. Alle dieser Vorschrift entgegen, einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§. 5.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen des §. 2. nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übertragen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 20. März 1874.

(L. S.) **Wilhelm.**

Zugleich für den Minister
für Handel 2c.:

Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke.

Ver-

Vertrag.

Zwischen

1) dem Königlich Preußischen Fiskus, vertreten durch die Kommissarien des Finanzministers und des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten:

Ministerial- und Ober-Baudirektor Weishaupt,
Geheimen Regierungsrath D'Avis,
Geheimen Finanzrath Rötger,

2) der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihr Direktorium,

3) der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihr Direktorium,

4) der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihre Direktion, und

5) der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft

ist heute nachfolgender Vertrag abgeschlossen worden.

1.

Unter der Benennung „Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft" wird eine Aktiengesellschaft errichtet, welche den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von einem in der Nähe des Ostbahnhofes gelegenen Punkte ab durch die Stadt Berlin nach der Südseite von Charlottenburg zum Zwecke hat.

2.

Die Bahn soll zunächst dem Personen- und Gepäckverkehr, und zwar sowohl dem Lokalverkehr in der Stadt, wie auch dem Verkehr nach und von Außen dienen. Sie wird viergeleisig angelegt und mit einem Bahnhofe an beiden Enden, sowie mit den erforderlichen Zwischenstationen versehen.

Insoweit es neben der prompten und sicheren Bewältigung des Personenverkehrs thunlich erscheint, kann die Bahn auch zum Gütertransport verwendet werden.

3.

Das zum Bau der Bahn, zur Ausrüstung derselben mit Betriebsmitteln und zur Verzinsung der auf die Aktien geleisteten Einzahlungen während der Bauzeit erforderliche Grundkapital wird auf 16 Millionen Thaler angenommen und soll durch Stammaktien aufgebracht werden, auf welche die Einzahlungen nach Bedarf und nach näherer Maßgabe des demnächst aufzustellenden Statuts bis zum vollen Nominalwerth der Aktien zu erfolgen haben.

 Von

Von dem Aktienkapital ad 16 Millionen Thaler zeichnen und übernehmen hiermit:

a) der Königlich Preußische Fiskus 7 Millionen Thaler,

b) die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft 2 Millionen Thaler,

c) die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft 2 Millionen Thaler,

d) die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft 1 Million Thaler,

e) die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft 4 Millionen Thaler, — letztere mit der Verpflichtung, von der Zeichnung bezüglich eines Theils des übernommenen Aktienkapitals in der Höhe von 5000 Thalern zurückzutreten und diese 5000 Thaler Anderen zur Zeichnung zu überlassen, wenn solches von den Mitkontrahenten vor definitiver Konstituirung der Aktiengesellschaft verlangt werden sollte.

Die von den ad a. bis d. (inkl.) Genannten übernommenen Aktien (Nr. 1. bis 120,000.) werden auf den Namen ausgestellt und sollen bis nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre im Besitze der Uebernehmer verbleiben. Die von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft übernommenen Aktien (Nr. 120,001. bis 160,000.) werden auf den Inhaber ausgestellt.

Nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre können die Besitzer der Aktien Nr. 1—120,000. die Umschreibung derselben auf den Inhaber verlangen.

4.

Die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft wird die von ihr zu Zwecken des Stadteisenbahnbaues bereits angekauften Grundstücke nach Maßgabe des in der Anlage A. abschriftlich beigefügten, mit dem Königlichen Fiskus abgeschlossenen Vertrages an die Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft auf Erfordern des Fiskus verkäuflich abtreten. Der der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft danach zustehende Kaufpreis wird abzüglich der auf den abgetretenen Grundstücken haftenden hypothekarischen Schulden auf die von ihr auf die gezeichneten Aktien zu leistenden Einzahlungen angerechnet und soweit derselbe etwa nicht sofort zur Anrechnung gelangen kann oder sonst rückständig bleiben sollte, mit 4½ Prozent vom Tage der Auflassung ab verzinst.

5.

Soweit die von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft angekauften Grundstücke zur Herstellung der Anschlüsse der, den im Eingange dieses Vertrages unter 2. 3. und 4. genannten Gesellschaften gehörigen Bahnen an die Stadteisenbahn zur Verwendung kommen, werden solche an die betreffende Gesellschaft auf deren nach Feststellung des Anschlußprojekts geltend zu machendes Verlangen unter denselben Bedingungen und zu denselben Preisen verkäuflich abgetreten, unter beziehungsweise zu welchen sie gemäß des unter A. beigefügten Vertrages an den Fiskus abgegeben werden müssen, wenn dieser sie für sich in Anspruch nehmen sollte.

6.

Grundstücke der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft, welche von der Stadteisenbahn-Gesellschaft oder den im Eingange dieses Vertrages sub 1. 2. 3. und 4. Genannten nur vorübergehend während des Baues der Stadteisenbahn resp. der Anschlüsse zur Benutzung in Anspruch genommen werden, sind von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft gegen Entrichtung eines Pachtzinses abzutreten, der einer $4\frac{1}{2}$prozentigen Rente desjenigen Kaufpreises entspricht, welchen die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft zu fordern haben würde, wenn sie die Grundstücke zum Eigenthum abträte.

7.

Die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft wird die von ihr bereits angefertigten Vorarbeiten zum Bau der Stadtbahn an die Stadteisenbahn-Gesellschaft eigenthümlich abtreten und soll ihr, soweit die Vorarbeiten demnächst wirklich zur Verwendung kommen, für dieselben ein billiger, event. durch den Handelsminister festzusetzender Kaufpreis bezahlt werden.

8.

Der Königliche Fiskus, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft sind berechtigt, ihre bereits vorhandenen oder noch zu erbauenden Bahnen nach den der Festsetzung der Staatsaufsichtsbehörde unterliegenden Projekten an die Stadteisenbahn derart anzuschließen, daß die Anschlußbahnhöfe thunlichst gemeinschaftlich benutzt und Wagen beziehungsweise ganze Wagenzüge auf die resp. Eisenbahnen von der Stadteisenbahn direkt übergeführt werden können.

Die Kosten des Baues, wie der Unterhaltung und Verwaltung der Anschlußanlagen trägt die sich anschließende Bahn.

Die Kosten des Baues, der Unterhaltung und Verwaltung der gemeinschaftlich zu benutzenden Theile der Anschlußbahnhöfe werden von den betheiligten Bahnverwaltungen gemeinschaftlich getragen.

Etwaige Differenzen über den Modus der Vertheilung werden, falls eine Vereinbarung nicht zu Stande kommt, durch den Handelsminister entschieden.

9.

Nach erfolgtem Anschluß ihrer Bahnen an die Stadteisenbahn sollen der Fiskus, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, soweit es das Verkehrsbedürfniß erfordert und ausführbar erscheint, eine direkte Expedition von Personen und Gepäck zwischen den Stationen der Stadteisenbahn einer- und den Stationen der eigenen, sowie der rückliegenden fremden Bahnen andererseits, sowie weiter verlangen können, daß die von ihnen eingebrachten, dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Züge von der Stadteisenbahn-Gesellschaft aufgenommen und nebst Bedienungspersonal bis zur betreffenden Endstation der Stadteisenbahn mittelst deren Lokomotiven durchgeführt, resp. daß die übernommenen Wagen mit Bedienungspersonal nach Aufnahme von Personen und Gepäckstücken Behufs fahrplanmäßiger Weiterbeförderung zurückgeführt werden.

 Ueber

Ueber die thatsächliche Ausführbarkeit und das Verkehrsbedürfniß entscheidet die Staatsaufsichtsbehörde.

Es soll jedoch überall, wo zwei der betheiligten Bahnverwaltungen der Konkurrenz ihrer Bahnlinien wegen ein gleiches Interesse an einer günstigen Verbindung mit der Stadteisenbahn haben, wie z. B. die Verwaltung der fiskalischen Bahnlinie Berlin-Wetzlar und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bezüglich des Verkehrs zwischen Berlin und Potsdam, keine Verwaltung für sich Vortheile und Erleichterungen beanspruchen dürfen, die nicht auch der anderen Verwaltung auf deren Erfordern gewährt werden.

Für das Durchführen der Züge erhält die Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft eine besondere Vergütung nicht. Sie findet vielmehr das Aequivalent für ihre Leistungen in dem Transportsatze, welcher bei der Verausgabung der Billets 2c. für die Stadtbahnstrecke mit zur Erhebung kommt. Dagegen hat die Stadteisenbahn-Gesellschaft für die auf ihre Bahnstrecke übergehenden besetzten oder beladenen Wagen die übliche Wagenmiethe nach zu vereinbarenden, eventuell durch den Handelsminister festzusetzenden Sätzen an die Eigenthümerin zu vergüten und im Fall des Uebergangs von Wagenbedienungspersonal an den Löhnen, Besoldungen, Meilengeldern 2c. des letzteren nach dem Verhältniß der Meilenlänge zu partizipiren.

10.

Der Aufsichtsrath der Gesellschaft soll aus fünf Mitgliedern bestehen, die in der Generalversammlung der Aktionaire auf die Dauer von drei Jahren gewählt werden.

Jede der im Eingange dieses Vertrages sub 2. 3. und 4. bezeichneten Eisenbahngesellschaften ist, so lange sie sich im Besitze der in Gemäßheit dieses Vertrages auf ihren Namen ausgestellten Aktien befindet, zu verlangen berechtigt, daß die Mitkontrahenten in ihrer Eigenschaft als Aktionaire ein Mitglied der betreffenden Eisenbahnverwaltungen in den Aufsichtsrath wählen.

11.

Die Bau- und Betriebsverwaltung der Stadteisenbahn erfolgt für Rechnung der Gesellschaft durch den Staat, welcher zu dem Zwecke durch den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eine Königliche Eisenbahndirektion einsetzen wird. Diese Direktion bildet den Vorstand der Stadteisenbahn-Gesellschaft.

12.

Die Vertreter des Königlichen Fiskus behalten sich die landesherrliche Genehmigung dieses Vertrages, die Direktorien der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft die Genehmigung der Generalversammlung der Aktionaire ihrer resp. Gesellschaften vor.

Anlage A.

Anlage A.

Zwischen der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft, vertreten durch die Vorstandsmitglieder (§. 15. der Statuten),

1) den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath a. D. Hartwich,

2) den Regierungsassessor a. D. Windthorst,

und dem Königlich Preußischen Fiskus, vertreten durch den Geheimen Finanzrath Rötger, ist nachstehender Vertrag unter Vorbehalt der Genehmigung des Herrn Finanzministers geschlossen worden.

§. 1.

Die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft verpflichtet sich, an den Königlich Preußischen Fiskus oder, wenn dieser es verlangt, an die zu bildende Berliner Stadtbahngesellschaft die von ihr in Berlin und bei Charlottenburg angekauften, in den Urkunden vom 25. Juli und 29. September 1873. der Königlichen Generaldirektion der Seehandlungssozietät für die zum 1. August und 1. Oktober d. J. gewährten Vorschüsse von zusammen 1,250,000 Thlr. verpfändeten beziehungsweise zur Verpfändung nach erfolgter Auflassung bereit gestellten Grundstücke entweder ganz oder theilweise, jedenfalls aber in dem von der Preußischen Staatsregierung beziehungsweise der Berliner Stadtbahngesellschaft für erforderlich zu erachtenden Umfange gegen Erstattung des von ihr selbst nachweislich gezahlten Kaufpreises, der Kosten des Kaufs und der bis zum Tage der Auflassung aufgelaufenen, durch die gezogenen Nutzungen nicht gedeckten Zinsen eigenthümlich abzutreten.

Der Kaufpreis wird bei theilweiser Uebereignung einzelner Grundstücke nach dem Verhältniß der Fläche der abzutretenden Parzelle zur Gesammtfläche des betreffenden Grundstücks bemessen.

Bei der ganzen oder theilweisen Erwerbung der Grundstücke

a) in der Friedrichstraße 141a. und Georgenstraße 16., 17., 17a. Cirkus Renz,

b) in der neuen Friedrichstraße 21., 21a. und 21b. und Königstraße 33. nebst 4 Kolonnadenläden, früher den Meyerbeerschen Erben gehörig,

c) in der Königstraße 37. nebst 7 Kolonnadenläden, bisher Eigenthum des rc. Haugke, Bewig und Detti, Villa-Kolonna,

Seitens des Preußischen Fiskus, beziehungsweise der Berliner Stadtbahngesellschaft, sollen jedoch bei Berechnung des Kaufpreises nur neunzig Prozent des von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft ihren Verkäufern nachweislich bewilligten Kaufpreises, der gezahlten Kosten des Kaufs und der durch die Nutzungen nicht gedeckten Zinsen zur Anrechnung gelangen.

§. 2.

§. 2.

Den Zeitpunkt, zu welchem die in §. 1. bedungene Uebereignung zu erfolgen hat, bestimmt der Preußische Finanzminister beziehungsweise die Berliner Stadtbahngesellschaft.

§. 3.

Die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft verpflichtet sich, über die im §. 1. gedachten Grundstücke keinerlei Verfügung zu treffen, welche die dem Preußischen Fiskus, beziehungsweise der Berliner Stadtbahngesellschaft vorstehend eingeräumten Befugnisse, sowie die Erfüllung der selbst übernommenen Verbindlichkeiten beeinträchtigen könnte.

So geschehen zu Berlin, den 30. September 1873., und auf Vorlesen zum Zeichen der Genehmigung eigenhändig vollzogen.

Namens der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft.

Hartwich. Windthorst.

Namens des Königlich Preußischen Fiskus.

Rötger.

(Nr. 8184.) Allerhöchster Erlaß vom 26. Februar 1874., betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Berlin über Zossen nach dem zur Anlage eines Schießplatzes für die Artillerie-Prüfungskommission bestimmten Cummersdorfer Forst.

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 26. Februar cr. will Ich hiermit genehmigen, daß Behufs Erwerbung des Grundeigenthums, welches zum Bau der zufolge des Reichsgesetzes vom 8. Juli 1872. (Reichs-Gesetzbl. S. 289.) Art. III. auszuführenden, zur Verbindung des Schießplatzes für die Artillerie-Prüfungskommission bei Cummersdorf mit Berlin über Zossen bestimmten Eisenbahn erforderlich ist, das Expropriationsverfahren nach Maßgabe des Gesetzes vom 3. November 1838. in Anwendung gebracht und der Bau und Betrieb dieser Bahn nach dem zwischen Meinem Kriegsminister, Namens des Reichs, und Meinem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten getroffenen Abkommen vom 27. Januar 1874. ausgeführt und geleitet wird. Diese Order ist durch die Gesetz-Sammlung und durch das Amtsblatt der Regierung in Potsdam bekannt zu machen.

Berlin, den 26. Februar 1874.

Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Achenbach.

An das Staatsministerium.

(Nr. 8185.) Vertrag zwischen Preußen und Hessen, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Mainz über Wiesbaden zum Anschlusse an eine Eisenbahn von Frankfurt a. M. über Camberg zur Lahnthalbahn. Vom 28. Dezember 1872.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor der Eisenbahnverwaltung Theodor Weishaupt,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein:

Allerhöchstihren Geheimrath August Schleiermacher,

von welchen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel I.

Die Königlich Preußische und die Großherzoglich Hessische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Mainz über Wiesbaden zum Anschluß an eine Eisenbahn von Frankfurt am Main durch das Lorsbachthal über Camberg zur Lahnthalbahn Oberlahnstein-Wetzlar zuzulassen und zu fördern. Die Großherzoglich Hessische Regierung wird die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn für die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ertheilen, welche für die Strecke im Königlich Preußischen Gebiete, sowie für die Bahn von Frankfurt durch das Lorsbachthal in der Richtung zur Lahn zunächst bis Camberg bereits unterm 7. August 1872. konzessionirt worden ist.

Artikel II.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß der Sitz der Gesammtverwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Hessen verbleibe. Die Gesellschaft soll jedoch gehalten sein, für die Spezialverwaltung der auf Preußischem Gebiete belegenen Strecken der im Artikel I. bezeichneten Eisenbahnen in Frankfurt am Main eine Kommission zu bestellen, welche sie, der Preußischen Staatsregierung wie dem Publikum gegenüber, in allen, diese Bahnstrecken betreffenden Angelegenheiten mit unbeschränkter Vollmacht zu vertreten befugt und verpflichtet ist. Auch soll die Gesellschaft bezüglich des Baues und Betriebes dieser Bahnstrecken dem Aufsichtsrechte der Königlich Preußischen Regierung unterliegen.

Die

Die für dieselben Strecken durch die Konzession vom 7. August 1872. bezüglich der Bahnunterhaltung, wie des Reserve- und Erneuerungsfonds getroffenen Bestimmungen sollen auch auf die im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegene Strecke Anwendung finden.

Artikel III.

Die in Rede stehende Eisenbahn soll in Mainz mit dem Bahnnetz daselbst in direkte Schienenverbindung gebracht werden, mit einer festen Brücke den Rhein überschreiten und thunlichst nahe an Wiesbaden herangeführt werden.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplans und der einzelnen Bauentwürfe bleibt jeder der beiden Regierungen für Ihr Gebiet vorbehalten.

Der Punkt, wo die beiderseitige Landesgrenze von der Bahn überschritten wird, soll auf Grund des von der Gesellschaft vorzulegenden Projekts, nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende technische Kommissarien, näher bestimmt werden.

Artikel IV.

Es soll zwar der Gesellschaft gestattet werden, die Bahn im Allgemeinen zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen. Der Rheinbrücke ist jedoch von vornherein die Einrichtung für ein Doppelgeleise zu geben, auch soll das Terrain durchweg sofort für eine doppelgeleisige Bahn erworben werden.

Die Spurweite der Geleise hat 1,435 Meter im Lichten der Schienen zu betragen.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die Hohen Regierungen die Herstellung des zweiten Geleises anordnen.

Artikel V.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Gebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden, beziehungsweise zu erlassenden Expropriationsgesetzes.

Jede der Hohen Regierungen wird für Ihr Gebiet der Gesellschaft das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Artikel VI.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind, und Personen, Güter, sowie sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Nachtheile transportirt werden können.

Artikel VII.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft hat wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möch-

möchten, der Königlich Preußischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Preußischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden.

Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel VIII.

Die im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Königlich Preußischen Landesgesetzen unterworfen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militairs des Deutschen Heeres, soweit dieselben das fünf und dreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen des stationairen Dienstes innerhalb des Preußischen Gebietes soll Seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Preußischer Unterthanen und innerhalb des Großherzoglich Hessischen Gebietes unter gleicher Voraussetzung auf die Bewerbungen Großherzoglich Hessischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel IX.

Jede der beiden Regierungen behält Sich vor, die in Ihr Gebiet fallende Bahnstrecke der Besteuerung nach Maßgabe der Landesgesetze zu unterziehen. Der Steuer, welche hiernach von der im Königlich Preußischen Gebiete belegenen Strecke zu erheben ist, wird nur derjenige Theil des Gesammt-Anlagekapitals zu Grunde gelegt werden, welcher auf diese Bahnstrecke entfällt. Der Aufwand für Betriebsmittel ist hierbei auf beide Strecken nach dem Verhältniß ihrer Längen zu vertheilen.

In dem Falle, daß das Eigenthum an der im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegenen Bahnstrecke, beziehungsweise der Betrieb auf derselben an die Königlich Preußische Regierung übergehen sollte, wird die letztere die den Großherzoglich Hessischen Landesgesetzen entsprechenden Steuerbeträge an die Großherzoglich Hessische Regierung entrichten lassen.

Artikel X.

Beide Regierungen behalten Sich, eine Jede für Sich, das Recht vor, die in Ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke nach Maßgabe der ertheilten, beziehungsweise zu ertheilenden Konzession, gemäß des hierbei anzuwendenden Königlich Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838., anzukaufen. In dem Falle, daß die Großherzoglich Hessische Regierung von diesem vorbehaltenen Rechte nicht gleichzeitig mit der Königlich Preußischen Regierung Gebrauch machen sollte, soll der letzteren die Befugniß zustehen, auch die im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegene Bahnstrecke nach Maßgabe des erwähnten Königlich Preußischen Gesetzes in Eigenthum zu nehmen und für Ihre Rechnung betreiben zu lassen.

Die Großherzoglich Hessische Regierung behält Sich aber in diesem Falle das Recht vor, das Eigenthum an der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke später zu jeder Zeit, nachdem diese Strecke von der Königlich Preußischen Regierung angekauft ist, nach einer mindestens Ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an Sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dasselbe erworben hat, selbstverständlich unter Vergütung der von letzterer Regierung inzwischen ausgeführten Meliorationen, wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Zum Zweck der Erhaltung eines einheitlichen Betriebes wird in dem Falle, daß beide Regierungen die in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecken in Eigenthum erworben haben, die Großherzoglich Hessische Regierung der Königlich Preußischen Regierung die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der gesammten Bahn gegen Ablieferung der auf die Großherzoglich Hessische Strecke entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages überlassen.

Eine Wiederveräußerung der im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegenen Bahnstrecke Seitens der Königlich Preußischen Regierung an Dritte wird nur mit Zustimmung der Großherzoglich Hessischen Regierung stattfinden.

Artikel XI.

Die Festsetzung des Tarifs und Fahrplans erfolgt durch die Königlich Preußische Regierung. Zwischen Mainz und Wiesbaden sollen jedoch in beiden Richtungen mindestens vier Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden und soll hiervon mindestens Ein Zug die vierte Wagenklasse führen. Auch wird bezüglich des Fahrplans von Lokalzügen zwischen Mainz und Wiesbaden auf die desfallsigen Wünsche der Großherzoglich Hessischen Regierung thunlichste Rücksicht genommen werden.

Artikel XII.

Die Verpflichtungen, welche der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft für den im Preußischen Gebiete belegenen Theil der Bahn in den Artikeln VII., VIII. und IX. der Konzession vom 7. August 1872. im Interesse der Militair-, Post- und Telegraphenverwaltung auferlegt worden sind, sollen ebenmäßig auf die im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegene Strecke Anwendung finden.

Hinsichtlich der Einrichtung durchgehender Verkehre wird die Großherzoglich Hessische Regierung in der von Ihr zu ertheilenden Konzession die im Artikel VI. der

der Königlich Preußischen Konzession vom 7. August 1872. getroffenen Bestimmungen auch für die im Großherzoglichen Gebiete belegene Strecke Platz greifen lassen, für die Einrichtung solcher Verkehre jedoch, welche über Mainz hinaus die anschließenden, im Großherzoglichen Gebiete belegenen Bahnlinien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft berühren, das Ihr zustehende Recht der Genehmigung vorbehalten.

Auch soll die Gesellschaft verpflichtet werden, auf der ganzen Bahn bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und eventuell der übrigen im Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände einzuführen, sofern und soweit dies von der Königlich Preußischen Regierung verlangt wird.

Artikel XIII.

In Bezug auf die Beschädigung der Bahn in Kriegsfällen sollen die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. auch für die Strecke im Großherzoglich Hessischen Gebiete Geltung haben.

Artikel XIV.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Kassel, den 28. Dezember 1872.

(L. S.) Theodor Weishaupt.

(L. S.) August Schleiermacher.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Be-

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) der Allerhöchste Erlaß vom 13. November 1873., betreffend die Genehmigung der Herabsetzung des Zinsfußes von 5 Prozent auf 4½ Prozent für die von der Stadt Iserlohn nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 28. Januar 1871. (Gesetz-Samml. S. 113.) aufgenommene Anleihe von 350,000 Thalern, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Arnsberg Nr. 52. S. 365., ausgegeben den 27. Dezember 1873.;

2) das Allerhöchste Privilegium vom 12. Dezember 1873. wegen eventueller Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen der Stadt Kreuznach bis zum Betrage von 480,000 Reichsmark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Coblenz, Jahrgang 1874. Nr. 9. S. 81. bis 83., ausgegeben den 5. März 1874.;

3) das Allerhöchste Privilegium vom 7. Januar 1874. wegen eventueller Ausgabe auf jeden Inhaber lautender Obligationen der Stadt Nakel zum Betrage von 105,000 Mark Reichsmünze durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Bromberg Nr. 8. S. 55. bis 58., ausgegeben den 20. Februar 1874.;

4) das Allerhöchste Privilegium vom 19. Januar 1874. wegen eventueller Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreis-Obligationen des Lycker Kreises im Betrage von 480,000 Reichsmark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Gumbinnen Nr. 9. S. 87. bis 89., ausgegeben den 4. März 1874.;

5) der Allerhöchste Erlaß vom 31. Januar 1874., betreffend die Genehmigung des vierten Nachtrags zu dem Revidirten Reglement für die Feuersozietät der sämmtlichen Städte der Provinz Schlesien, der Grafschaft Glatz und des Markgrafthums Ober-Lausitz mit Ausschluß der Stadt Breslau vom 1. September 1852., und des zweiten Nachtrags zu dem Revidirten Reglement für die Feuersozietät des platten Landes der Provinz Schlesien, der Grafschaft Glatz und des Markgrafthums Ober-Lausitz vom 28. Dezember 1864., durch die Amtsblätter

   der Königl. Regierung zu Breslau Nr. 10. S. 125., ausgegeben den 6. März 1874.,

   der Königl. Regierung zu Liegnitz Nr. 9. S. 55., ausgegeben den 28. Februar 1874.,

der Königl. Regierung zu Oppeln Nr. 11. S. 97/98., ausgegeben den 13. März 1874.;

6) das Allerhöchste Privilegium vom 20. Februar 1874. wegen Ausgabe auf jeden Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Potsdam zum Betrage von 900,000 Mark Reichsmünze durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam S. 106. bis 108., ausgegeben den 27. März 1874.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).